

вод Сомалі. Резолюції 1851 дають можливість здійснювати наземні операції з метою знищення баз піратів. Велика роль в боротьбі з піратством міжнародної Морської організації (ІМО), як спеціалізованого органу ООН.

НАТО підтримало рішення ООН 1814, 1816 і 1838. Воно погодилося брати участь в ескорті судів і координувати свої дії з ЄС. За ініціативою ООН 14 січня 2009г. була організована зустріч Контактної групи по координації 24-х держав в боротьбі з піратством. Україна участі в цій зустрічі не приймала.

Важлива роль відводиться Аналітичному центру з проблеми піратства — Міжнародному морському бюро — спеціальному органу, який збирає інформацію про напади на кораблі. Центр дослідження піратства, володіючи такими даними здійснює своєрідний моніторинг нападів піратів, що відображається у підготовці прогнозів та складанні карт-схем найбільш вірогідних і небезпечних місць нападів піратів.

Тобто, міжнародним товариством проводяться активні дії щодо боротьби з міжнародним піратством. Але, становище міжнародного морського права все ж закликає всіх членів міжнародної співдружності спрямувати свої сили на боротьбу з таким серйозним міжнародним злочином, тому що, тільки з'єднавши всі зусилля разом, ми зможемо назавжди викоренити дану проблему.

**Кирилюк О.В.**

*Інститут міжнародних відносин Київського національного  
університету імені Тараса Шевченка*

## **ЗРУЧНИЙ ПРАПОР ТА БЕЗПЕКА МОРЕПЛАВСТВА**

У більшості країн світу морські та річкові судна визнаються об'єктами нерухомості і підлягають обов'язковій державній реєстрації.

Реєстрація судна є головною умовою набуття національної приналежності та права плавання під державним прапором.

На морському судні встановлюється правопорядок держави прапора, який може значно відрізнятись.

На державу прапора покладається обов'язок контролю за дотриманням норм міжнародного права її суднами, де б не знаходились останні.

Держава прапора повинна гарантувати збереження безпеки на морі. Вона поширює свою юрисдикцію на всі судна, що плавають під її прапором.

Держава зручного прапора не може бути учасницею міжнародних конфліктів чи воєнних дій. З огляду на це найбільш привабливими видаються маленькі країни, які не створюють ні для кого військової загрози, а також країни, які взагалі не мають виходу до моря.

Країни зручного прапора поділяють на кілька типів:

1. Країни відкритої реєстрації

Вперше спрощений порядок реєстрації іноземних морських суден був запроваджений у Панамі. Закон дозволяв судовласникам отримувати переваги перед конкурентами при реєстрації своїх суден в Панамі. Відбувалося навмисне заниження правових стандартів у сфері трудових правовідносин та охорони прав робітників. Надавалися значні пільги у сфері оподаткування.

Згодом аналогічні закони були прийняті Гондурасом, Ліберією та Коста-Рікою, які крім іншого ввели порядок відкритої реєстрації торговельних суден іноземних держав.

2. Країни екстериторіальної реєстрації суден чи т.зв. офшорні зони. У своїй більшості це території, підконтрольні метрополіям. Залежно від надійності та прозорості виділяють три групи офшорних зон:

— Гонконг, Сінгапур, Люксембург, Швейцарія, Дублін, Гернсі, Джерсі, острів Мен;

— Андорра, Бахрейн, Барбадос, Бермуди, Гібралтар, Лабуан, Мальта, Монако, Макао;

— Антиля, Антигуа и Барбуда, Аруба, Беліз, Британські Вірджинські острови, Кайманові острови, острів Кука, Кіпр, Ліван, Ліхтенштейн, Маршалові острови, Маврикій, Науру, Антильські острови, Ніуе, Сент-Люсія, Сент-Вінсент і Гренадини, Самоа, Сейшели, Терке та Кайкос.

3. Країни міжнародної реєстрації суден.

Економічно та технічно розвинені країни створюють міжнародні або альтернативні реєстри для здійснення паралельної з національною реєстрації суден. Вперше такий реєстр був заснований в Норвегії, а згодом в Данії та Німеччині.

У міжнародній морській практиці часто використовують рейтинг прапорів Паризького меморандуму взаєморозуміння, який підписали ряд розвинутих морських держав і в якому акцентується увага на технічному стані суден. За цією ознакою складають чорний, сірий та білий списки. Судна під прапорами чорного списку часто підлягають перевірці. У разі кількох затримань на ці судна накладається заборона заходити в порти країн Паризького меморандуму.

Майже завжди у міжнародних реєстрах капітаном судна може бути лише громадянин держави прапора.

Практика показує, що основними причинами існування зручного прапора є зменшення податкового тягара та пільги на отримання кредитів для будівництва нових суден.

Спрощена процедура реєстрації та недостатній контроль викликають стурбованість міжнародної спільноти. Ряд держав та міжнародних організацій висловили свою занепокоєність потенційною можливістю використання таких суден у терористичних атаках та інших злочинних цілях. Для злочинців головна перевага реєстрації судна під зручним прапором полягає у повній анонімності та можливості приховати імена справжніх володільців, історію судна і його рейсів. Злочинні угруповання використовують зручний прапор для контрабанди зброї, людей, наркотичних засобів тощо.

Велика кількість морських аварій та, як наслідок, загибель людей і забруднення морського середовища зумовлені неефективним застосуванням принципу зручного прапора. Катастрофи значно частіше трапляються із суднами під зручним прапором.

Найбільшою популярністю принцип зручного прапора користується серед власників суден зі США, Гонконгу, Греції та Японії.

Міжнародна федерація працівників транспорту (ITF) дотримується принципу, закріпленого у Конвенції ООН з морського права, про те, що повинен існувати реальний зв'язок між фактичним володільцем судна і прапором, під яким воно зареєстроване. У випадках реєстрації під зручним прапором такий зв'язок відсутній.

Після реєстрації судна під зручним прапором більшість судновласників набирають дешеву робочу силу, виплачують їй мінімальну заробітну плату та застосовують найбільш низькі стандарти умов праці та життя екіпажу на борту.

Таким чином, зручний прапор — це явище, яке не має чіткого юридичного поняття, але реально існує і визнається у міжнародній практиці. Такий прапор безперечно є зручним для держави, яка його надає і отримує дохід у вигляді плати за реєстрацію, та для судновласників з перерахованих вище причин.

Натомість власники вантажу при виборі судновласника звертають увагу не стільки на прапор, скільки на якість обслуговування та надійність. На перший план виходять економічні важелі, можливість отримання максимального прибутку. Такими ж мотивами керуються моряки при підписанні трудового договору із судновласником. ITF рекомендує всім суднам, які плавають під іноземним прапором, прийняти типові правила колективних договорів.

Глобалізаційні процеси, які відбуваються у сучасному світі, лише посилюють інтерес держав до реєстрації суден під зручним прапором. На ринку судноплавства існує жорстка конкуренція, натомість кожен новий реєстр зручного прапора пропонує ще нижчу плату за реєстрацію та мінімально можливе регулювання. Щоб витримати конкуренцію судновласники вдаються до найбільш дешевих та найменш регламентованих способів експлуатації своїх суден. А зручні прапори надають їм таку можливість.

Ті судна, що ходять в плавання під національним прапором, залишаються неконкурентоздатними на ринку фрахтування без належної підтримки своєї держави. Тому багато морських країн як альтернативу інституту зручних прапорів ввели міжнародні реєстри морських суден, які покликані надавати пільги національним судновласникам, щоб звести до мінімуму їх вихід з-під прапора власної держави.